Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5296

03. 10. 89

Sachgebiet 806

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Ibrügger, Adler, Antretter, Bamberg, Büchner (Speyer), Ewen, Faße, Haar, Hasenfratz, Jaunich, Kretkowski, Dr. Niese, Pauli, Purps, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD
— Drucksache 11/5071 —

Berufskraftfahrer

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 29. September 1989 – StV 15/36.74.05/34 BM 89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Die technischen, verkehrswirtschaftlichen und europapolitischen Entwicklungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß die Ausbildungsordnung für Berufskraftfahrer angepaßt werden muß, um den heutigen und zukünftigen Anforderungen an eine qualifizierte Berufsausbildung zu entsprechen. Dies gilt beispielsweise für Gefahrguttransporte, Fahrzeugtechnik, Unfallverhütung, Umweltschutz und Kundenkontakt.

Insgesamt sind die Ausbildungsmöglichkeiten zu verbessern.

1. Wie viele Fahrer mit Führerscheinklasse 2 werden in der Bundesrepublik Deutschland beschäftigt
   a) für die Güterbeförderung im Werkverkehr und im gewerblichen Güterverkehr (jeweils getrennt nach Nahverkehr und Fernverkehr),
   b) für die Personenbeförderung im privaten Personenverkehr und im öffentlichen Personenverkehr?

Eine Statistik über die Zahl der im gewerblichen Güterverkehr, im Güter-Werkverkehr und im Personenverkehr beschäftigten Kraftfahrer mit der Fahrerlaubnis der Klasse 2 wird weder vom Statistischen Bundesamt noch von den Ländern noch von den Fachverbänden geführt. Nach Schätzungen der Verbände, deren Richtigkeit die Bundesregierung nicht nachprüfen kann, sind im Güter-Werkverkehr etwa 280 000 und im gewerblichen Güterverkehr etwa 140 000 Fahrer beschäftigt. Über die Zahl der im Personenverkehr eingesetzten Fahrer konnten von den Verbänden auch keine annäherungsweisen Angaben gemacht werden.

2. Wie hat sich seit 1974 die Zahl der als Fahrer eingesetzten Personen entwickelt
   a) mit einer Ausbildung zum Berufskraftfahrer im Wege der Erstausbildung,
   b) im Rahmen der Nachschulung in der Fachrichtung „Güterverkehr",
   c) im Rahmen der Nachschulung ausgebildeter Berufskraftfahrer in der Fachrichtung Personenverkehr?
   d) Wie ist die Altersstruktur in den Fällen a) bis c)?

Seit 1973 sind etwa 70 000 Berufskraftfahrerbriefe ausgestellt worden. Über den Einsatz der Berufskraftfahrer im Güter- und Personenverkehr sowie über die Altersstruktur der Fahrer liegen weder bei staatlichen Stellen noch bei den Verbänden verläßliche Unterlagen vor.

3. Wie erklärt die Bundesregierung die noch immer geringe Umsetzung der Ausbildung zum Berufskraftfahrer?

Die Bundesregierung verfügt bis jetzt über keine gesicherten Erkenntnisse, erhofft sich jedoch von einer noch nicht abgeschlossenen wissenschaftlichen Untersuchung der Universität Bamberg nähere Aufschlüsse.

4. Mit welcher Nachfrageentwicklung nach qualifiziertem Fahrpersonal in der Bundesrepublik Deutschland rechnet die Bundesregierung im Hinblick auf die Öffnung des europäischen Binnenmarktes?

5. Wie wird dieser Bedarf nach Auffassung der Bundesregierung gedeckt werden können?

Der Bundesregierung liegen keine Anhaltspunkte vor, die auf eine veränderte Nachfrageentwicklung nach qualifiziertem Fahrpersonal nach der für 1993 vorgesehenen Öffnung des europäischen Binnenmarktes schließen lassen.

6. Inwieweit werden die Ausbildungsinhalte der Berufskraftfahrer-Ausbildungsordnung in der Praxis nicht oder nur unzureichend vermittelt?

Auf die Antwort auf Frage 3 wird Bezug genommen.

7. Warum hält die Bundesregierung eine Trennung der Berufsausbildung in die Fachbereiche „Güterverkehr" und „Personenverkehr" für zweckmäßig?

Nach der Berufskraftfahrer-Ausbildungsordnung vom 26. Oktober 1973 erfolgt lediglich im letzten Drittel der Ausbildung eine Trennung in die Fachrichtungen „Güterverkehr" und „Personenverkehr". Eine solche Trennung erschien dem Verordnungsgeber zweckmäßig, um eine dem späteren beruflichen Tätigkeits-

schwerpunkt entsprechende Gewichtung der Ausbildung zu ermöglichen. Die seit Erlaß der Verordnung gewonnenen Erfahrungen bestätigen diese Überlegungen.

8. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch die in den letzten 15 Jahren nach Art und Umfang veränderten Berufsanforderungen die Berufskraftfahrer-Ausbildungsordnung dringend einer Anpassung bedarf?

9. Welche Position vertritt die Bundesregierung zu einer Verbesserung des Berufsbildes in den Bereichen
   a) sozialer Arbeitsschutz (Arbeitsregelungen für Kraftfahrer),
   b) Unfallverhütung insbesondere Gefahrenlehre, Fahrzeugbeherrschung, Fahrphysik,
   c) Transport gefährlicher Güter auf der Straße,
   d) neue Techniken in Nutzfahrzeugen,
   e) Aufgabenstellung des internationalen Verkehrs,
   f) Umweltschutz,
   g) kaufmännische Grundkenntnisse,
   h) Grundkenntnisse in Fremdsprachen,
   i) unterschiedliche Zoll- und Steuervorschriften,
   j) praktische Ausbildung?

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, daß die Ausbildung des Fahrpersonals im Güter- und Personenverkehr den Anforderungen der Zeit entsprechen muß. Dies gilt insbesondere für die Sicherheit im Straßenverkehr. Die Klasse-2-Fahrerausbildung und -prüfung sind erst in jüngster Zeit erheblich verbessert worden. Infolge der Einbeziehung der Fahrschulausbildung in die Berufskraftfahrerausbildung liegt hierin auch eine Intensivierung der Berufskraftfahrerausbildung. Darüber hinaus ist eine Intensivierung und Ausweitung der Schulung von Gefahrgutfahrern beabsichtigt. Mit einer diesbezüglichen Verordnung kann noch in diesem Jahr gerechnet werden.

Demgegenüber verfügt die Bundesregierung über keine gesicherten Erkenntnisse, die auf die Notwendigkeit einer Änderung der Berufskraftfahrer-Ausbildungsordnung schließen lassen. Aus einer zum Jahresende erwarteten Stellungnahme der Fachverbände erhofft sie sich jedoch Hinweise zur Frage, ob Inhalt und Dauer der Ausbildung noch den heutigen Anforderungen der Praxis entsprechen.

10. Inwieweit hält die Bundesregierung insbesondere aufgrund der veränderten Berufsanforderungen eine Verlängerung der Ausbildungszeit für nötig, und was wird sie tun, um diese Notwendigkeiten in geltendes Recht umzusetzen?

Bei der Schaffung der derzeitigen Regelung gingen alle Beteiligten davon aus, daß eine zweijährige Ausbildungszeit ausreichend sei. Neue Erkenntnisse, die einen anderen Schluß zulassen, liegen bis jetzt nicht vor. Da die Kleine Anfrage auf die niederländische Regelung Bezug nimmt (Frage 16), sei darauf hingewiesen, daß dort lediglich eine theoretische Prüfung, nicht jedoch eine Ausbildung vorgeschrieben ist. Im allgemeinen geht der Prüfung dort

eine zwei- bis dreimonatige freiwillige Ausbildung voraus. Die Bundesregierung wird gleichwohl die angekündigte Stellungnahme der Fachverbände (vgl. Antwort auf Frage 8) auch unter dem Gesichtspunkt einer etwaigen Verlängerung der Mindestausbildungsdauer prüfen.

11. In welchem Umfang stehen in den Berufsschulen hinreichend qualifizierte Lehrkräfte mit Berufserfahrung zur Verfügung, und auf welche Weise können kurzfristig gegebenenfalls notwendige Verbesserungen sichergestellt werden?

Das Berufsschulwesen fällt in die Zuständigkeit der Länder. Der Bundesregierung liegen keine Informationen über einen etwaigen Mangel an qualifizierten Lehrkräften vor.

12. Wie lange sind die Berufskraftfahrer durchschnittlich in diesem Beruf tätig?

13. Wie viele Berufskraftfahrer sind aufgrund einer Umschulung durch die Arbeitsämter im Gewerbe tätig?

Zu den Fragen 12 und 13 gibt es weder bei staatlichen Stellen noch bei den Verbänden statistische Unterlagen.

14. Wie viele Berufskraftfahrer sind arbeitslos gemeldet?

Ende September 1988 waren 44 289 „Kraftfahrzeugführer" als arbeitslos gemeldet. Wie viele Berufskraftfahrer und wie viele Inhaber der Fahrerlaubnis der Klasse 2 in dieser Zahl enthalten sind, läßt sich der amtlichen Arbeitslosenstatistik nicht entnehmen. Sonstige Unterlagen liegen der Bundesregierung nicht vor.

15. Gibt es Restriktionen bezüglich der Zulassung von Prüflingen zur Prüfung außerhalb der Kammerbezirke, und wenn ja, ist die Bundesregierung bereit, hier für Abhilfe zu sorgen?

Die Prüfungen werden als Selbstverwaltungsangelegenheit der gewerblichen Wirtschaft von den Industrie- und Handelskammern durchgeführt. Generelle Schwierigkeiten hinsichtlich der Prüfungszulassung sind der Bundesregierung nicht bekannt.

16. Ist die Bundesregierung im Zuge der Harmonisierung der europäischen Vorschriften bereit, dem Beispiel der niederländischen Regierung zu folgen und ab Stichtag Geburtsjahr 19 . . die Verbindlichkeit einer Berufskraftfahrerprüfung vorzuschreiben, wenn eine bestimmte Fahrzeuggröße berufsmäßig gefahren werden soll?

Die Bundesregierung hält es nicht für zweckmäßig, einer europäischen Regelung vorzugreifen. Angesichts der hiermit verbundenen Probleme tatsächlicher (geringe Zahl der zur Verfügung stehenden ausgebildeten Berufskraftfahrer) und rechtlicher (Artikel 12 GG, Artikel 75 EWG-Vertrag) Art erscheint im gegenwärtigen Zeitpunkt eine solche Regelung allerdings nicht erstrebenswert.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56,5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333